

ドイツにおける都市ネットワークの モデル計画

森 川 洋

I はしがき

ドイツでは1965年の連邦空間整備法の発布以来、国内どこに住んでも同じレベルの生活ができるように国土の改善を狙った「同等（同価値）の生活条件」の確立が叫ばれ、「点と軸の開発方式」の採用のもとで、主として農村の生活条件を都市並みに向上させることを目的として、サービス拠点としての中心地の振興に努力してきた（森川,1988）。しかし、そうした空間整備の重要性は時とともに変化し、常に一定の状況にあるわけではない。1970年代後半になると、農村以外にもルール工業地域などの古い工業地域の振興問題の発生や環境問題の重要性の高まりによって空間整備政策は色あせたが、1990年代初頭にはドイツ統合とともに旧東ドイツ地域の生活条件の改善のために、再び「同等の生活条件」の確立が重要視されるようになった。しかし1993年には、近隣都市間の機能的連携によって分散的空間構造・集落構造を強化するとともに、都市や地域の競争力を高め、資源の節約をはかる都市ネットワークの重要性が認識されてきた。それとともに、1998年には連邦空間整備省が降格され、交通・土木・住宅省（ベルリン）の下位に連邦土木建築・空間整備庁（ボン・バートゴードスベルク）として位置づけられることとなった。

上記のように、都市ネットワークが空間整備の「新方向」としてはじめて導入されることになったのは、1993年に発表された『空間整備政策の方針概要（ORA,1993）』においてであるが、それは従来からの「同等の生活条件」の

確立という空間整備の目標にとって代わるものではない。1997年に発表された新しい連邦空間整備法（ROG）のもとでも、持続的空間発展という新たな目標とともに従来の目標は依然として存続しており、都市ネットワークはそれに追加的に利用されることとなった（森川,1999a）。連邦空間整備法の第13条には、「小空間発展を強化するためには、市町村の共同作業が必要である。これと平行して、都市ネットワークは各州の多くの計画において採用され、空間整備の科学的な論議の重要テーマとなった」と記されており、「空間問題の解決に対する新たな用具」として登場した。それは中央からの指令ではなく、下からの下位組織優先原理（Subsidiaritätsprinzip）によって柔軟に対応するものである。¹⁾すでに、都市州とメクレンブルク・フォアポメルン、ザールラント、ザクセン・アンハルト州を除く10州の空間整備計画において都市ネットワークに関する説明がみられるが、州の空間整備計画が「都市ネットワークのモデル計画」以前に発表されている州も多く、都市ネットワークはすべての州において一様に扱われているわけではない。²⁾

都市ネットワークを各州の空間整備計画や広域計画（Regionalplanung）の中に位置づけるに当たっては、1994年5月30～31日にベルリンで開催された初回ゼミナールにおいて、各州担当官の要望によって都市ネットワークのモデル研究が実験研究の最優先課題として採択され、1995年から3年間にわたって実施されることになった。このモデル計画の最終報告は、1998年7月13・14日にボンにおいて編集会議が行われた後、予定より半年以上遅れて1999年7月に公表された（BfBR, 1999）。

この報告書は、今後広い範囲にわたる都市ネットワークの普及にとって重要な意味をもつものと考えられる。したがって本稿において、その報告書の研究成果を要約して紹介することは無意味ではないであろう。都市ネットワークの誕生の経緯やそれによる従来の中心地政策との関係については、森川（1999a, 1999b）を参照されたい。ドイツやヨーロッパにおける空間整備のこうした動

きは、わが国の国土計画³⁾にとっても参考になる点が多いものと考えられる。

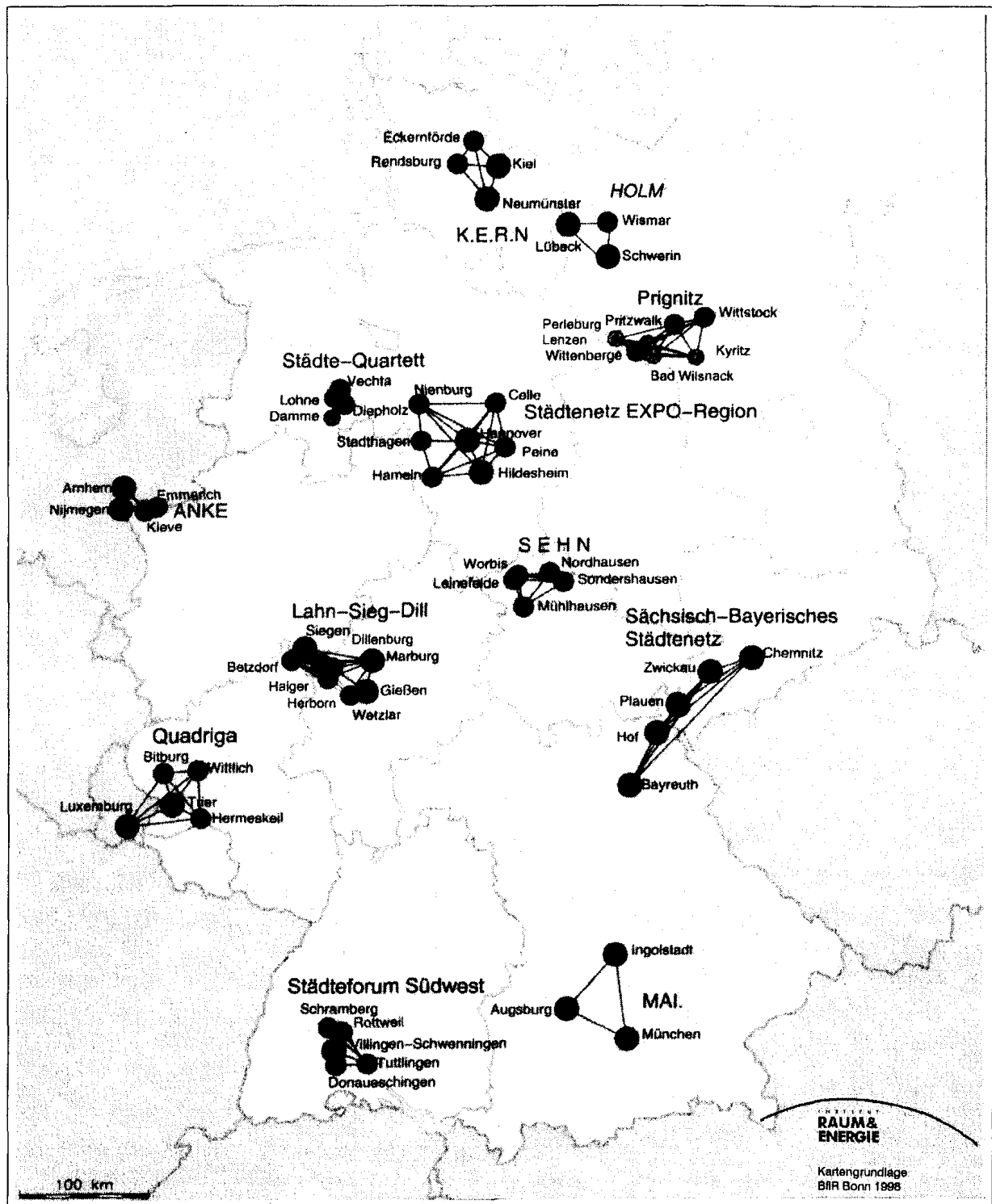
II モデル計画の実施

旧連邦空間整備・土木・都市計画省（BMBau）の委託によって、1995～98年の間に研究領域（Forschungsfeld）「住宅・都市計画の試験研究（Experimentelle Wohnungs-und Städtebau）」が組織され、ハンブルク・ヴェーデルにある空間・エネルギー研究所（Institut Raum & Energie, GmbH⁴⁾の協力のもとに、ボンの連邦土木建築・空間整備研究所（Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, BfBR）において都市ネットワークの試験研究が行われてきた。しかしこの研究は、都市ネットワークの目標や利用に関する理論的説明を中心としたものではなく、実用的な実現可能性を問題にするものである。具体的には、いかなる条件下でいかにして都市間の協力が行われ、それが集落構造の将来に対していかに貢献しうるのか、それに根ざした種々の事業所の立地にいかに貢献しうるのか、という問題に答えようとするものである。

モデル計画の選定に当たっては、35の指標を用いて21の候補地のなかから最初11地区が選出された（Eser, 1997）。その後1996年末に、ハンザ・ネットワーク⁵⁾の一部をなす「ホルム」（HOLM）が第12番目のモデル計画として追加され⁶⁾、最終的には59市を含む12となった。第1図はその分布を示したものである。

これらのモデル計画ではその出発点においては、「ケルン」（K.E.R.N.）と「マイ」（MAI）のモデル計画を例外として、以前から協力関係をもつものはなかった。多くの都市ネットワークでは、①近隣の首長間には非公式のコミュニケーションさえ全くなく、②情報交換はほとんど行われず、作業レベルにおいては地域自治体相互の知識や職員間の面識もきわめて貧弱であったし、③協力は追加的負担を必要とするので、障害要因とみられていた。したがって、これらのモデル計画は、市町村の首長たちの保守的態度をいかにして払拭する

ドイツにおける都市ネットワークのモデル計画



第1図 12のモデル計画の分布図

出典：BfBR(1999)S.6による。

ことができるかを期待したものであった（Adam, 1997）。

12のモデル計画における出発点の状況や動機や目標は、末尾の資料1に示すように、さまざまであった。通常予想されるように、グローバル化に 대응しようとする基本的理念から協力が起こったものではなく、結成の基本的動機は、経済振興や文化的サービス、近隣交通、技術移転など山積する地域的課題に対応したものであった。しかも、モデル計画における市町村間の協力は、あらゆる参加者がもつ基本的認識によって実現したというよりも、個々の都市の首長が都市ネットワークの設立に強く関与したものであった。もちろん、都市ネットワークの創設に当たって、州からのアドバイスや財政的支援を受けているものもある。

協力関係の構築においては、①まず責任ある首長らのもとで、コミュニケーションを通じて信頼と協力の雰囲気生まれ、②モデル計画では、専門家の紹介によって全メンバーの協力への理解の基盤ができたが、そうした協力の進行には紆余曲折があった。首長らの協力においては、責任担当者のゲームメーカー的機能が必要であった。各市の自由意志による協力関係の構築が絶対必要な条件であり、その条件を加えることによって過度の利益を得るものは抑制された。また、メンバー（通常は都市）には能力や規模の差異があるが、すべてのメンバーが同一の権限をもつものとされた。強力なメンバーは都市ネットワークの牽引車としては役立つが、彼らが支配的または利己的に行動することは全体の協力を脅かすことにもなるからである。

創設時には優れたゲームメーカー機能が個性を発揮するが、ゲームメーカーの役割と同権性とは相容れない場合が多い。ネットワーク創設時には重い負担が強いられるため、プロジェクト研究者（Projektforscher⁷⁾の司会やアドバイスがゲームメーカーを助けることとなった。したがって、外部支援がなかったとしても協力体制はできたであろうが、その場合には、そのテーマは範囲としてきわめて限定されていたであろう。しっかりした組織の形成後においても

なおゲームメーカーが必要かどうかは、この3年間の研究では十分明かでないが、州による支援は外部からの中立的アドバイスや外部の司会と同様に、中長期的にも必要なものと考えられている。

モデル計画では、最初から都市ネットワークを明確に規定することを避け、メンバーの都市規模や数、組織形態、課題については、第1表に示すように、それぞれの自由に任され、都市の中心性規模や地域構造的差異（農村的・稠密空間的）についても不問とされた。また地域的には、既存の国内や州内に限定されないものとした。ザクセン・バイエルン州間都市ネットワーク（Sächsisch-Bayerisches Städtenetz）や「ホルム」のように、旧東西ドイツ間にまたがるものも現れた。こうした地理的社会的条件の多様性によってネットワークの意図や組織形態に違いが生ずるものと予想されたが、実際には、あまり顕著な差異は現れなかった。都市ネットワークにはメンバー数やメンバー都市間の距離のちがいがみられるが、それらはネットワーク構造にはさして影響しなかった。ただ、①共通課題とならないもの、②目的連合（Zweckverband）のように、

第1表 モデル計画の構成的特徴

| 都市ネットワーク | 都市数 | 郡・特別市の数 | 人口規模 (1000人) | 中心性 レベル | 所在地(国・州) |
|-------------------------------------|--------------------|---------|-----------------|------------|-------------------|
| Städteforum Südwest | 5 | 3 | 19~78 | OZ, MZ | BW |
| Sächsisch-Bayerisches Städtenetz | 5 | 5 | 53~255 | OZ | Sachsen, Bayern |
| MAI | 9 | 8 | 110~1236 | OZ | Bayern |
| Prignitz | 7 | 2 | 3~27 | MZ, GZ, KZ | Brandenburg |
| Lahn-Sieg-Dill | 8 | 5 | 21~111 | OZ, MZ | Hessen, NW, Rh-Pf |
| Städte-Quartett | 4 | 2 | 15~26 | MZ, GZ | NS |
| EXPO-Region | 7 | 6 | 24~510 | OZ, MZ | NS |
| ANKE | 4 | 0 | 29~150 | OZ, MZ | NW, Niederlande |
| Quadriga | 4(5) ¹⁾ | 4 | 6.5~100 | OZ, MZ | Rh-Pf, Luxemburg |
| K.E.R.N. | 4 | 4 | 23~237 | OZ, MZ | Schl-Hol |
| SEHN | 5 | 4 | 21~49 | MZ | Thü |
| HOLM | 3 | 10 | 50~215 | OZ, MZ | Sch-Hol, Mec-Vp |

1) 将来ルクセンブルクの加盟が予定されている。

出典：BfBR, 1999, Übersicht 4,5による。

特定業務にのみ限定された協力形態のものは都市ネットワークから除外された。

III 都市ネットワークの組織

上述のように、「ケルン」と「マイ」以外のモデル計画には、その開始時には若干のメンバーや作業分野について首長間の協力関係が存在したとしても、全体的な協力組織は存在しなかった。そのため、モデル計画の作業は、まず主な任務分野を決めることから始まり、首長の会合組織が定められた。モデル計画は原則として、首長レベルと作業レベルとからなるが、その組織はそれぞれのモデル計画によって異なる。先にみたように、プロジェクト研究者をおくところもある。

1) 首長委員会 (Leitungsgremien) 首長レベルの会合では戦略や計画を決定し、任務を規定するが、協力関係が強いほど、専門的な作業も多くなる。⁸⁾ 首長委員会のメンバーは市長（または都市支配人 (Stadtdirektor)）であるが、「ケルン」、「マイ」のように協会 (Verein) を組織したところでは、種々の会議所 (Kammer) や団体 (Verband) が参加する。さらに「マイ」の場合には、若干の企業家も加わる。また、プリクニッツ (Prignitz) や「アンケ」 (ANKE)、「ケルン」のように、モデル計画の創設に当たって州が支援した場合には、州も参加した。シュテッテフォーラム・ジュートヴェスト (Städteforum Südwest) やクヴェトリガ (Quadriga)、「ゼーン」 (SEHN) のように、広域計画が関係した場合も同様に、広域計画が参加する場合もある。⁹⁾

首長委員会が外部代表として活動する場合には、都市ネットワークは特に強化された。ザクセン・バイエルン州間都市ネットワークでは鉄道交通に対して、エキスポ・レギオン (EXPO-Region) では世界博覧会開催と大型小売店立地の問題に対して、首長委員会が外部代表として活動した。それとは逆に、こうした任務を事務局に任せた場合には、都市ネットワークのアイデンティティ形成に悪影響をもたらすこととなった。

2) 調整委員会 (Koordinierungsgremium) 首長レベルと作業レベルの両委員会との間の橋渡し役として調整委員会がある。これは、①テーマや戦略的決定を準備し、都市ネットワークの将来方向を定め、②地域的情報を交流させ、③決定結果や情報を各市や委員会に還元する、のが任務である。プリクニッツのように、特に市長が名誉職的性格をもつ都市のもとでは、この委員会が重要である。この中間レベルの委員会を欠く都市ネットワークでは、その任務は首長レベルか作業レベルか、場合によっては事務局によって行われる。

3) 作業委員会 この任務は、①情報の交換・整理や活動分野の開発、②計画や処理に関わる作業、③戦略の選択や計画の提案、④各市の行政への要望や成果の還元であり、作業・計画委員会は4～8週間ごとに会合を行う。通常、各都市ネットワークには3～6の作業委員会が設置されており、各市の課長クラスをもって構成されている。作業委員会の共同責任による計画は帰属意識を強めるので、その成果は直接的に各都市間の協力を強化することになる。

4) 事務局 事務局の任務は、首長委員会や作業委員会の負担を軽減させ、会議内容を準備することにある。さらに、情報をつくったり収集したり伝達したりするのもその任務である。しかし、都市ネットワーク結成当初から事務局が利用できたのは、「ケルン」、「マイ」、シュテッテフォーラム・ジュートヴェストなど少数のモデル計画に限られ、初期にはプロジェクト研究や責任ある計画者メンバーによって行われた。しかし、首長レベルと専門レベル間の情報を交換し、専門レベルにおける作業進行の安全をはかり、作業グループ間の調整を行うために、事務局の調整的・組織的任務は必要である。事務局の多くはメンバー都市の計画部や経済振興部に置かれている¹⁰⁾。これまでのところ、事務局は情報をえたり首長レベルの支援をうるために、行政当局とはよく協力している。

事務局が基本方針を示して業務を行い、独自の指導的任務をもち、都市ネットワーク・メンバーに対して責任をもつという具合に強い権限を持つことは、

短期的にはきわめて効果的である。しかし中長期的にみると、それは、事務局が中心的課題への取り組みに焦点を合わせてメンバーの活動をコントロールすることになり、むしろ協力関係に悪影響を及ぼすことが懸念される。

Ⅳ 都市ネットワークの運営とその問題点

1) 資金問題 モデル計画の作業開始の際には政治的権限が必要かどうかが論議されたが、結論はでなかった。協会組織をもつ「ケルン」や「マイ」では、団体職員や年間予算の決定など都市ネットワークはある程度の権限をもつが、その他の場合には都市の代表者に権限が委ねられている。大部分のモデル計画においては、政治的権限はそれぞれの委任行為や政治的責任に任せられ、都市ネットワークが独自の自治体を形成しないのが原則である¹¹⁾。作業委員会で活動する首長たちは、それぞれの政治的委員会に対して責任をもつことになる。

いうまでもなく、新たな協力体制の設立には資金援助が必要である。しかし実際には、これらのモデル計画は都市財政のきわめて困難な時期に実施されることとなった。都市間の協力は資源の節約になると考えられているが、財政的な先行投資の必要性を考慮すると、必ずしもそうとはいえない。とくにモデル計画の出発時においては、各市の予算はすべて義務的課題に充当されていたにもかかわらず、協会を結成した「ケルン」や「マイ」、シュテッテフォーラム・ジュートヴェスト以外のモデル計画においては、事務局を財政的に支援する必要があった。そのため、事務局の設置やわずかな活動のために関係市に負担を課することになったが、それによって、「ホルム」のようにメンバーの離脱者がでたところもある。すべてのモデル計画では、わずかであるにせよ出費の必要な共同計画を実施しており、しかも都市ネットワークには政治的権限が制限されているため、小額の資金でさえ捻出が困難なものとなっている。

ブリクニッツでは最初は1市あたり年間最低2000DM（約9.5万円）を徴収していたが、調整事務局（Koordinierungsstelle）の設置によって8000DM

(約38.0万円)に増額された。エキスポ・レギオンでは、コスト配分の妥当な配分率が決められた。モデル計画が比較的大規模なプロジェクトを実施する場合には、メンバーの予算決定が必要となる。これまでの経験では、都市ネットワークの予算措置をするのが正しいのか、各市の自由な同権に基づく協力によってプロジェクトごとに予算配分率を決めるのがよいのか、結論は出ていない。エキスポ・レギオンやクヴァトリガでは、第3セクターによるプロジェクト支援を行っているが、すべての都市ネットワークでは、公的な振興資金をえて財政問題を解決しようとしており、協力計画には連邦や州からの「ボーナス」が認められるべきであるとの要求が強い。

2) 都市ネットワークに不参加の中間地帯(Maschen)の問題 初期の議論においては、都市ネットワークの結成によって都市間に新たな能力差や勝者・敗者が生ずるのではないかと懸念された。とりわけ、域内に位置する70以上の郡が、都市ネットワークに参加しない中間地帯として存在することが問題となった。今日の分散的集積(dezentrale Konzentration)¹²⁾の構想や空間整備の新たな方向では、地域的な自己能力を発揮し地域的発展の活力を高めることが叫ばれているなかで、中間地帯における不参加の市町村は、コミュニケーション手段の欠如のために長期的に不利益を被ることになる。しかも、都市間協力において郊外地域と無関係な計画は希であり、土地管理や廃棄物処理、近隣公共交通、観光ネットワークなどいずれも、郡部地域に対して無関係ではない。12のモデル計画のうちでは5つが郡部に参加させているが、他の5つでは必要に応じてテーマごとに郡部市町村と共同作業を行っている¹³⁾。そのため、郡部との間には軋轢が生じやすいが、これに対する確たる方策は確立されていない。

3) メンバー都市間の能力差の問題 メンバー都市間の能力差を排除したり競争をなくしようという発想はいずれのモデル計画にも存在せず、むしろメンバー間の競争的行動は排除しえないものと考えられている。モデル計画では、すべてのメンバーが施設利用の最適化を図ることを目的としており、都市間の能力

を均衡化しようとは考えていない。しかし、協力関係の構築によって本来もっていた都市間の競争意識は域内では弱められ、域外との競争に対して協力行動をとる方向にある。「ケルン」やプリクニッツでは協力や信頼関係の発展のもとで、パイロット計画として共同工業地区の開発などにも努力している。共同作業や調整は具体的な振興措置の成功の可能性を高め、都市ネットワークのもつ紛争解決能力を強化させることになった。

4) 問題解決の手段としての都市ネットワーク 相互の信頼関係を発展させた都市ネットワークは、紛争解決を目的とした個々の委員会よりも強い調停能力をもつが、勝者と敗者を生ずる中・短期的紛争を処理することは困難である。たとえばシュテッテ・クヴァルテット (Städte-Quartett) では、大規模店の誘致問題は協力の成功分野まで危くするおそれがあるため、モデル計画においてその問題を扱うことは意識的に排除された。とはいえ、都市ネットワークはその非公式的な協力を通じて持続的発展という基本的要求に十分に応えることは間違いない。その限りにおいて、都市ネットワークによる地域の持続的発展をはかろうとする試みは、小地域の中で相互に孤立して相争う場合や上意下達的な場合に比べて、はるかに適したものといえる。

以上を要約すると、都市ネットワークは、①地域レベルにおける市町村競合をより理解しやすいものにし、少なくとも緩和するものといえる。②共同利用を通じて分業や能力を高め、資源を節約することになる。③効率化によって地域のもつ経済的社会的能力を高める。④地域的アイデンティティを高め、メンバーのもつ地域的責任を強化する。⑤都市ネットワークは地元のリーダーを通じて、共同の地域的責任をもつことから誕生し、強い責任感と広い行為的活動空間とを結合することによって、空間的発展をより持続的なものとする。⑥都市ネットワークの創設時には、とくに資金が必要である。

V 都市ネットワークの協力分野

モデル計画の協力分野は、第II章でも述べたように、最初は種々の空間構造・集落構造のもとで、それぞれ異なることが期待されていた。第2表に示すよう¹⁴⁾に、協力分野の重点やプロジェクトにはさまざまなものがあるが、とくに重

第2表 都市ネットワークの将来の課題分野

| | 情報 | マーケ ティン | 経済 | 用地 | 交通 | 技術 | 文化 | 観光 | 環境 | そ の 他 |
|---------------------|----|------------|----|----|----|----|----|----|----|-----------------|
| シュテッフェーラム・シュートヴェスト | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| ザクセン・バイエルン州都市ネットワーク | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| 「 マ イ 」 | | ○ | ○ | | ○ | ○ | | ○ | | 雇用 |
| ブ リ ク ニ ッ ツ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | 社会アトラス、市街地 |
| ラーン・ジーク・ディル | | | ○ | | ○ | ○ | ○ | | | 広域計画、行政近代化 |
| シュテッテ・クヴァルテット | | ○ | ○ | | ○ | | ○ | ○ | ○ | |
| エキスポ・レギオン | | ○ | ○ | | ○ | | ○ | ○ | | 市町村研究チーム、持続的发展 |
| 「 ア ン ケ 」 | | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| ク ヴ ァ ト リ ガ | | | | | ○ | | ○ | | | 精神身体医学、健康ツーリズム、 |
| | | | | | | | | | | 都市間速達便、都市兵たん業務 |
| 「 ケ ル ン 」 | | | | ○ | ○ | | ○ | ○ | | ゴミ処理、外国との共同作業 |
| 「 ゼ ー ン 」 | | ○ | | | | ○ | ○ | | | 中心地アクセス、州造園展覧会開 |
| | | | | | | | | | | 催、レギオパーク |
| 「 ホ ル ム 」 | | | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | | |

出典：BfBR, 1999, Übersicht 9より作成。

要なのは経済振興と観光面での協力である。多くの都市ネットワークで目的とされる5点については次のように説明される。

1) 外部宣伝（地域マーケティング（Regionalmarketing）） 「マイ」では都市ネットワークやバイエルン南部地域の経済競争力を強化するために、1993年のネットワーク結成直後に地域マーケティングの活動を開始した。その際には、立地条件やそのポテンシャルに基づいて地域的なアイデンティティを形成し維持していくことが論議され、「「マイ」はヨーロッパの中心にある」と題する冊子を作成した。

2) 経済振興、技術振興、訓練教育 これらは、都市ネットワークの経済構造的ポテンシャルを高めるために、各都市共同のデータ蓄積や各都市のポテンシャルを結束した地域マーケティングの振興、工業技術の振興と技術移転、各都

市共同による訓練教育や資格の獲得をめざしたものである。

3) 集落発展と用地管理 このテーマは都市間よりも都市周辺部に関係するため、中間地帯をも含めて計画すべきであり、実際にはあまり進展していない。モデル計画のうちの多くは、集落開発という中心的課題に対して共通の基本的立場を強化しようとする動きがみられる。

4) 交通 ほとんどすべてのモデル計画では、都市の交通問題について論じられている。①ザクセン・バイエルン州間都市ネットワークでは広域的な鉄道連絡、②「ホルム」では広域的な道路建設の影響、③「アンケ」ではヨーロッパ規模の新しい交通の影響、④クヴァトリガでは共通の貨物交通センターの設置、⑤エクスポ・レギオンでは2000年世界博（EXPO-2000）と関連した交通問題の克服、⑥「ゼーン」では近代的駅舎計画、⑦ラーン・ジーク・ディル（Lahn-Sieg-Dill）や⑧シュテッテフォーラム・ジュートヴェスト、⑨エクスポ・レギオンでは時間間隔と料金体系の改善を含めた近隣公共交通ネットワークの整備、⑩ラーン・ジーク・ディルでは観光インフラの改善を目的とする自転車道・散歩道のネットワーク化などがそれである。

5) 文化・観光 10のモデル計画において文化か観光のいずれかの協力関係がある。しかもこれらの協力は同時に、文化施設の普及や整備による工業にとっての「ソフトな立地要因（*weiche Standortfaktoren*）¹⁵⁾」の改善とか都市間協力による地域マーケティングの向上や観光的魅力の増進、地域意識の強化、ネットワークや分業による能力のフル利用、などに関係する。これらのプロジェクト作業は、具体的には共同の情報資料やイベントの開催計画、さらには文化事業の共同開催や共同組織などのかたちで行われる。

そのほか、どのモデル計画においても環境問題が考慮されているが、それは用地管理や交通、観光など他の協力分野のなかに含まれている。

しかし、これまでメンバー都市間の情報交換を欠いてきたモデル計画においては、なによりもまず行われたのは情報交換やノウハウの交換であった。また、

モデル計画ではその性格上短期間に成果を上げる必要から、問題の少ない小規模プロジェクトの早期実現が図られた。情報基盤を整備し信頼基盤を確立した暁には、地域の持続的発展に対する論議の高まりによって、最初に取り上げた本質的論議が再び注目されるようになった。

VI モデル計画の研究成果と都市ネットワークの今後の展望

1) 研究成果 以上にみたように、モデル計画の試験的成果は、都市ネットワークが将来の地域政策においてきわめて有効な手段であることを証明した。これまでの成果を整理して述べると、①都市ネットワークは市町村協力の原動力であり、地域政策にとって必要な要素としてもはや疑う余地はない。②モデル計画は組織を強化し、協力の気運を強めており、すべてのモデル計画はこの試験研究の終了後も協力関係を維持する予定である。③この試験研究なくしては、このような成果をうることは到底できなかったであろう。しかし、すべてのモデル計画は多くの支援によって支えられており、これらの支援がなくなると協力関係が崩壊する可能性がある。④都市ネットワークは今日の空間整備政策にとって、新しい追加的な用具である（森川,1999b）。情報基盤の改善やそこから生ずるノウハウの発展を通じて、すべての参加者は能力を高めた。それはまた、地域政策的能力の向上や地域共同体的意識の高揚にも貢献し、資源投入の節約戦略に対しても適切な基盤を提供することになる。⑤協力は学習過程である。モデル計画の成果がえられ一般的に受け入れることは、市町村協力の出発時に生ずる視野の狭い発想や不信感、コミュニケーションの不足や情報基盤の脆弱さ、さらには新たな追加的な課題設定に対する作業レベルでの対立、市町村予算の柔軟性の欠如など、多くの大きな問題を緩和することに役立つ。信頼関係の発展にとって大切なことは、同一の委員が継続して任務に当たることである。⑥自由意思による参加と各市が同権をもつことが都市ネットワークの存在基盤であり、両者は信頼づくりにとって不可欠なものである。都市ネット

ワークにとっては意見の一致が義務づけられるので、協力組織や協力内容は種々の基本条件や要求に対して柔軟でなくてはならない。⑦すべてのメンバーの同権に基づく首長レベル・作業レベルと事務局の協力は、同一の比重をもつべきである。上述のように、事務局やある1市に対する協力作業の権利委任は若干の課題にとってはたしかに効率的ではあるが、都市ネットワークの活力を弱めることになる。⑧政策的な一貫性が必要である。政策のまとまりと政策委員会との密接な関係が、中長期的には都市ネットワークを安定化させることになる。政策はコミュニケーションと直結し、コミュニケーションはネットワーク化されねばならない。⑨都市ネットワークは紛争の可能性を減少させる。都市ネットワークは自由意思に基づいて形成されるので、紛争解決に必要な強制的な手段とはいえない。しかし、コミュニケーションを通じて紛争の早期認識や紛争の緩和、紛争管理の改善はなされうる。⑩特定の事業分野（交通、ゴミ処理、工場誘致）では、都市間の均衡化に役立つこともあるが、常に外部に対する競争力を高めることが目的であって、メンバーのもつ種々の能力の均衡化を目的としたものではない。⑪都市ネットワークは異なった空間的カテゴリーにも適用される。その場合には、同権性ととともに共通の業務目標が与えられていることが重要であって、メンバーの数や規模、空間構造はそれほど問題にはならない。農村地域でも稠密空間でもネットワークに基本的な差異はない。⑫共通の関心があれば、都市ネットワークは外国都市との間にも存在しうる。その組織形態や能力は、国内とか広域計画の域内となんら変わらない。⑬都市ネットワークは市町村間の一般的な協力を促進する。その発展状態やその基本条件と関連して、中長期的には郡や中間地帯の地域協力にも開放され、協力関係を促進することになるだろう。⑭民間のリーダーにも開放された組織形態を通じて、経済界や組合など民間のメンバーを地域政策に組み入れることが可能となる¹⁶⁾。それは、持続的発展戦略にとって必要なことであり、将来期待されるところである。⑮都市ネットワークは従来の空間整備の用具を補足するものであって、

空間整備計画において従来から用いられてきた上述の中心地振興政策と競合するものではない（森川,1999a）。都市ネットワークは下からの地域共同体的関心を捉え、下位組織優先原理を活かすので、空間整備の効果を著しく高めることができる。

以上がこれまでの試験研究において得られた成果である。都市ネットワークは新しい連邦空間整備法以外にも、多くの州の計画書のなかに定着してきた。

2) 将来の方向 1998年4月16・17日のプリクニッツにおけるモデル計画の最後の業務において、その参加者は次のことに合意した。推奨項目12のうち「研究成果」と重複した部分を除いて示すと、次のようになる。①市町村間協力の重要性は、1998年に改正された土木・空間整備法(Bau-u. Raumordnungsgesetz)においても州計画や州空間整備白書においても、認められるところである。②3年間のモデル計画の経験を相互に交換するために、全国的な都市ネットワーク・フォーラム(Städtenetz-Forum)を組織し、その支援が緊急になされるべきである。③モデル計画の研究には州の支援や外部の司会が力となったが、この成果は将来にわたって利用されるべきである。④市町村間協力は国家レベルの協力関係とも関係しており、そこからの地域や州レベルの協力に対する要求でもある。⑤都市ネットワークは地域の持続的発展戦略にとって重要な基盤となり、資源利用の節約においても生態的・経済的・社会的な地域発展にとって重要な要素となる。⑥都市ネットワークという協力形態は、3年間のモデル計画でもって終了したわけではない。

1998年6月4日に行われた空間整備閣僚会議(MKRO)¹⁷⁾の決定によって、都市ネットワークにおける協力能力の維持・向上と普及のために、都市ネットワーク・フォーラムを組織することが空間・エネルギー研究所に依頼された¹⁸⁾。この試験研究の経験は、市町村自治の強化や空間整備、地域政策の能力向上のために利用されることになる。そこでは、①従来みられなかった都市ネットワークやその他のネットワーク構想を定着・発展させるために、幅広い経験の交換

を行い、試験研究の成果が他の市町村にも転用されるべきである。②そうした組織形成の暁には、都市ネットワークは地域のもつポテンシャルや資源を有効に扱う能力のあることを立証しなくてはならない。都市ネットワークを継続し広く普及するためには、空間整備計画や州計画における経験の継続的な情報交換が組織的になされるべきであろう。

Ⅶ むすび

以上にみるように、3年間の都市ネットワークの試験研究は今後の発展に向けて積極的な成果を収めることができ、モデル計画としての役割を十分に果たした。各都市ネットワークでは情報交換や経験交換をはじめ多くの作業委員会において、今後もぜひ継続していきたいという強い希望がえられた。しかし、この試験研究を通じて、市町村の自由意志と同権に基づく「下から」の都市ネットワークの構築と運営には、いくつかの問題点があることも明らかになってきた。前述したものを含めて主なものをあげると、

①財源問題 都市ネットワークのスタート時点では、事務局の開設や各委員会の活動においてかなり財源が必要であり、連邦や州からの「ボーナス」が要求される。政治的権限をもたない都市ネットワークに独自の財源をもたせるか各計画の出費に応じて財源を確保すべきか、さらには各市の負担配分率をいかにするかが問題となる。

②都市ネットワークに不参加の中間地帯の存在 協力関係は周辺の農村部にも及ぶものが多いにもかかわらず、協力の利益が都市に集中することは都鄙間の新たな対立を生じかねない。したがって、上述したように、点的な都市ネットワークにとどまるよりもすべての市町村を含めた面積的なエリアに発展する傾向も認められる。

③参加者の問題 都市ネットワークの協力の1つには地域のイメージ・アップを目指した地域マーケティングが考えられているが、モデル計画は市長の政

治的活動が中心であって、銀行や貯蓄銀行を除いて一般企業はほとんど関心を示していない（森川,2000¹⁹⁾）。商工会議所や企業が都市ネットワークに参加するのは「マイ」や「ケルン」などわずかである。

④都市間の紛争解決 都市ネットワークは協力によって都市相互の利益増進を意図したものであり、地域間の懸案事項を減少し緩和する効果はあるとしても、紛争解決には有効でないといわれる。隣接する都市間や地域間には利害対立が多く、これまできわめて多くの深刻な問題が山積しており、協力の推進を阻止する要因となってきた。これらの問題を避けながら協力関係を推進するには大きな困難が予想される。

⑤利益の公平性 都市の自由意志と同権による参加のため、利益の不公平は回避できることになっている。実際に、短期間のモデル計画では利益配分の不公平は避けられてきた。しかし、中長期的に現れる不公平に対して十分に機能するかどうかは不明である。利益の不公平が判明してから都市ネットワークを脱退するのでは遅すぎることも起こるであろう。

しかし、こうした問題点が発見できたことも重要な成果である。今後、本報告書にあげられた成果を利用して都市ネットワークが全国的に広く普及していくことが期待されており、2000年8月現在では、12のモデル計画のうち機能していないのは「ホルム」だけで、他のすべてが課題を増やすかたちで活発に活動している。さらにその他にも新たに形成されたものが多く、全国で45を数え²⁰⁾る。ただし、都市ネットワークの形成は首長の活動や熱意によるところが大きく、農村地域や大都市郊外地域などの地理的条件や都市規模との関係はそれほど明らかとはいえない。また、フランスの都市ネットワークが同規模の都市からなり、イギリスの場合には中心都市とその周辺地域を含む都市圏からなるのに対して、連邦国家ドイツの場合には種々の個性的な都市ネットワークが形成されるところに特徴がみられる。²¹⁾

しかし、ブロートフォーゲル教授のように、都市ネットワークはかつての中

心地振興政策のように成果をあげられないであろうとみる人もある(森川, 1999b)。また, 市町村間の協力体制としては一自由意志によるものではないが一州内には広域計画が存在するので, 都市ネットワークばかりが発展するとは考えられないとする人もある。²²⁾

本稿に執筆に当たりお世話になったPrieb, A.教授(ハノーファー大都市圏市町村連合), Blotevogel, H.H.教授(デュースブルク大学, ドイツ地理学会前会長)をはじめMehwald, L.部長(連邦空間整備省), Deiters, J.教授(オスナブリュック大学), Zech, H.女史(ニーダーザクセン州内務省, ARL正会員), Adam, B.博士(連邦土木・空間整備研究所), Melzer, M.博士・Wittekind, J.氏(空間・エネルギー研究所)に謝意を表す。なお本研究には文部省科研基盤研究C「都市ネットワークの研究」(1998~99年)の一部を使用した。

[注]

- 1) 旧西ドイツでは, 1980年代から内発的開発戦略(endogene Entwicklungsstrategie)が叫ばれ「下から」の地域開発計画が進められるようになり, マーストリヒト条約締結後のEUでは下位組織優先原理が重視されており, ネットワーク計画もそうした流れの中にあるものとみられる。
- 2) ザクセン州では, 州開発計画(LEP Sachsen, 1994)においてザクセン・バイエルン州間都市ネットワーク以外にもザクセン三角地帯(ドレスデン, ケムニッツ, ライプチヒ(ハレ))やその他中心地の特殊形態として都市連合(Städteverbände)が計画されている。州空間整備プログラムのなかでは都市ネットワーク的な市町村間の共同作業について, 「従来と同様に今後においても空間関係や中心地機能の機能的補完によってその機能のより効率的なより経済的な供給が行われるときには, 協力する中心地は都市連合を形

成して、その結合範囲に関する社会機能を共同して利用すべきである」とあり、中心地機能に関する補完関係のみを考慮している。なお、州空間整備プログラムにおいて、いわば「上から」都市ネットワークを計画した唯一の州としても有名である（森川,1999b）。

- 3) わが国の全国総合開発計画は成長政策的側面と社会政策的側面をもち、第1期以後その目標は大きく変化してきた。21世紀半ばをみすえたグラントデザインにしても、20世紀型の「開発路線」と21世紀型の「自然との共生」や「非開発路線」との政治的妥協の産物といわれており（矢田, 1999），政府の意志を表現する上位計画としては一貫性が欠如したものといえる。
- 4) ハンブルク郊外ヴェーデルに1992年に設立された従業員6名からなる小規模な民間研究所で、連邦、州、市などの仕事をしている。
- 5) 旧東西ドイツ地域を結ぶ事例としてハンザ都市ネットワーク（Hanse-Städtenetz）が『空間整備政策の方針概要』において計画されている。それは、ブレーメンからハンブルク、キール、リューベック、シュヴェリーン、ヴィスマール、ロストック、シュトラールズント、グライフスヴァルトの各都市を経てポーランドのシュテッチンまで伸びる広大なもので、同概要に示された3つの都市ネットワーク類型のうちでは「とくに開発を要する都市ネットワーク」のタイプに属する。
- 6) メクレンブルク・フォアポメルン州には都市ネットワークのモデル計画が皆無であるとの政治的理由で、遅れて12番目のモデル計画として追加されたが、今日では12のモデル計画のうちの「ホルム」だけが活動休止の状況にある（ヴィッテキント氏のご教示による）。
- 7) プロジェクト研究者はアドバイスの役目を受けもつ専門家であるが、すべてのモデル計画において組織の中に明確に位置づけているわけではないように見える。たとえば、エキスポ・レギオンの場合には空間・エネルギー研究所がそれを担当し、アドバイスや司会、評価を行っている。

- 8) 会議の回数にも年2～6回のバラツキがある。首長委員会への出席者がしばしば交替する場合には信頼関係に影響し、情報の流れや動機が弱められる（例：エキスポ・レギオンのヒルデスハイム市や「ホルム」のシュヴェリーン市）。
- 9) 上記のように、ザクセン州では都市ネットワークが州開発計画に規定されているので、ザクセン・バイエルン州間都市ネットワークでは州計画が都市ネットワークの決定過程に参加した。
- 10) 「ケルン」の場合は例外的に協会独自の組織で業務を行い、「ホルム」では外部オフィスに委託するか議長役のところで業務を行う。また、シュテッテフォーラム・ジュートヴェストでは広域連合（Regionalverband）によって業務運営がなされている。
- 11) ただしシュテッテ・クヴァルテットは例外で、政治的に首長委員会を組織し、作業委員会の政策を統括するかたちで都市ネットワークが最初から幅広い政治的権限をもっている。
- 12) ドイツの空間整備における重要な概念で、時代的にもやや変化しているように思える。通常は、「地方分散をはかるとともに、各地域に稠密空間を設けて集積の拠点をつくることで」、わが国の多極分散の発想と通じるものがある。
- 13) 都市ネットワークは都市間の点的な連携から中間地域を含めた面積的な連携へと発展する傾向がある（プリープス教授のご教示による）。
- 14) 第2表は筆者が独自に一覧表(Übersicht) 9をまとめたものであるが、地域マーケティングは経済振興のために行うし、観光と文化事業とは密接の結合するなど、各項目間には関連性がある。なお、『ドイツ連邦共和国ナショナル・アトラス』（IfL, 1999, S.70）に示された表によると、交通（10）、観光・リクレーション（9）、経済振興（7）、文化施設（6）、地域マーケティング（5）、技術振興・技術移転（5）の順となる。カッコの数字は都市

ネットワークの数である。

- 15) 今日のヨーロッパでは企業の立地選択においては、輸送費よりも人的交流における接触機会が重要視され、都市の位置、環境・レクリエーション条件、文化施設（博物館、劇場、オーケストラなど）の利用、地域のもつイメージなど「ソフトな立地要因」が重要となっている。
- 16) しかし実際には、地元企業間の協力関係は少なく、民間企業は地元環境に対してそれほど強い関心を示さないようにみえる（森川,2000）。
- 17) 連邦制のもとで空間整備計画を実際に行うのは州であり、空間整備の理念を発表し各州間の空間整備の調整を行うのが連邦の役目である。したがって、空間整備閣僚会議は連邦と各州の空間整備担当閣僚によって構成され、空間整備政策について具体的に決定する最も重要な会議である。
- 18) <http://www.forumstaedtenetze.de>を参照。
- 19) ヴィッテキント氏によると、都市ネットワークに関心をもつのは①市長（行政レベル）、②政治家、③企業の順である。
- 20) ヴィッテキント氏のご教示による（2000年8月31日）。さらに、上記の『ドイツ連邦共和国ナショナル・アトラス』（IfL,1999）の地図「1999年の都市ネットワーク」にも、12のモデル計画以外に新たに17の都市ネットワークが記載されている。そのうち7つは外国の都市を含めた都市ネットワークである。
- 21) ヴィッテキント氏のご教示による（2000年8月31日）。
- 22) チェヒ女史のご教示による（1998年8月3日）。

[文献]

- 森川 洋(1988)：『中心地論Ⅲー西ドイツにおける地域政策への応用ー』大明堂，530頁
- 森川 洋(1999a)：ドイツの空間整備政策における中心地計画，地理科学，54-4，45-57頁
- 森川 洋(1999b)：ドイツにおける都市ネットワーク計画の概要と問題点，人文地理，51-1，49-71頁
- 森川 洋(2000)：ヨーロッパにおける企業間ネットワークの研究動向，地理科学，55-1，47-66頁
- 矢田俊文(1999)：『21世紀の国土構造と国土政策ー21世紀の国土のランドデザイン・考』大明堂，266頁
- Adam, B. (1997) : Städtenetze – ein Forschungsgegenstand und seine praktische Bedeutung. *Inform. z. Raumtw.*, H. 7, 1997, S. I–V.
- BfBR(1999) → Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung(1999): *Modellvorhaben "Städtenetze". Neue Konzeptionen der interkommunalen Kooperation.* Werkstatt: Praxis, Nr. 3/1999, 140S.
- Eser, Th. W. (1997): Städtenetze – ein Instrument zur Bewältigung neuer öffentlicher Aufgaben der Regionalentwicklung? *Staatswissenschaften und Staatspraxis*, 8.Jg., S. 355–385.
- IfL(1999)→Institut für Länderkunde, Hg.(1999): *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Gesellschaft und Staat.* Spektrum Akademischer Verlag Heidelberg/ Berlin, 164S.
- LEP Sachsen(1994)→Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung: *Landesentwicklungsplan Sachsen.*
- Melzer, M. (1998) : *Städtenetz EXPO–Region.* Institut Raum & Energie (Kurzfassung)
- ORA(1993) → Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Stdttebau(1993): *Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen*, 31S.

資料1 都市ネットワークの結成時の状況（A）と動機（B），基本目標（C）

1) シュテッテフォーラム・ジュートヴェスト（Städteforum Südwest）

（A）1993年に地域の経済的諸問題解決のために商工会議所，広域連合，郡，大規模都市からなる「経済振興作業グループ」が結成され，広域連合を中心に都市間の共同作業を強化した。

（B）市町村間協力を永続化し，内外に向けて地域の立地条件の改善をはかる。

（C）具体的には，従来の近隣交通の弱点を改善し，各技術・創設センターの協力意識を高め，ネットワーク都市や地域の立地条件を持続的に改善する。

2) ザクセン・バイエルン州間都市ネットワーク（Sächsisch-Bayerisches Städtenetz）

（A）1987年にはホーフ・プラウエンが姉妹都市の縁組を結んで，共同作業に対する基盤が生じ，1991年にはバイロイト，ホーフ，プラウエン3市が連邦道計画ザクセン・フランケン間幹線道路の採択に努力した。

（BC）費用や資源投入の最適化をはかり，協業効果や均衡効果を発展させる。その発展刺激が市町村レベルの再統合を行い，インフラ施設の不備を是正する。具体的には，近隣公共交通のネットワーク化を含めた鉄道交通の整備，文化施設の相互利用（たとえば劇場），都市観光振興に協力，技術センターの設立をはかる。州境界地域だけでなくより広い2州間地域間の協力を進める。

3) 「マイ」（MAI）

（A）1992年3月にミュンヘン，アウクスブルク，インゴルシュタット，ランツフート，ローゼンハイムからなるバイエルン州南部の都市ネットワーク作業グループが創設され，1993年5月にミュンヘン，アウクスブルク，インゴルシュタット3市からなる「マイ」による都市間協力が発足した。1995年5～7月には社団法人「バイエルン南部経済空間」へと変化し，関心ある都市の自

由参加とした。

- (B)空間的には、種々の領域仲買人の境界を設定し、経済政策的・経済構造的な成長をはかる。内容的には、都市ネットワークに対する目標や理念に合意し、共通の行為分野を定め、共同发展を目指した具体的テーマを選定する。
- (C)協力によって地域の経済活動を発展させ、地域のもつ発展ポテンシャルをより有効に利用する。経済力の維持改善、就業地の確保と創出、生活条件の維持改善、本地域の主導理念の発展、共通意識の形成、共同の行動枠の発展などが目標である。

4) プリクニッツ (Prignitz)

- (A)旧東ドイツ辺地の低開発地域にあり、工業や農業の深刻な構造変化を経験した。1990年における州の創立によってプリクニッツの諸都市は同一の州に属したが、1993年の郡の改革によって2郡に分割された。
- (BC)目標はコミュニケーションの改善・強化による情報交換や経験の交換、地域的位置づけの強化、行政境界の克服と地域（共通の地域意識）の形成である。とくに地域的な重要活動を共同で実行し、振興資金を募集し、プロジェクトに優先順位をつけ、地域開発の機会を改善する。

5) ラーン・ジーク・ディル (Lahn-Sieg-Dill)

- (A)本地域は、空間整備では地域発展軸として、商工会議所では「中西部」地域として、密接に関連した地域として理解されていたが、これらの都市間には従来協力は全く存在しなかった。大規模な密集空間の間に位置し、ノルトライン・ヴェストファーレン、ヘッセン、ラインラント・プファルツ3州の都市からなる。
- (B)稠密空間に対する位置づけを明確化し、ヨーロッパ地域の地域間競争に有利な出発条件をつくる。模範的な解決モデルをつくり、将来を見通したインフラ条件を創出し、州政府に対する共通の利益代表を送る。相互にノウハウを交換する。

- (C)中心地のアクセス確保とその連結関係を強化する。行政の近代化をはかる。
失業者対策を含めた経済競争力の維持・改善をはかる。市街地内旧軍用地の
転換計画をたて実施する。文化的サービスを強化する。

6) シュテッテ・クヴァルテット (Städte-Quartett)

- (A)上位中心地オールデンプルク、ブレーメン、オスナブリュック 3 市に挟ま
れた三角地帯に位置する。
- (B)従来の行政委員会共同会議による 3 市間の協力関係を強化する。ダンメ市
をも含めて第 1 回共同計画の経験に基づいて、市町村間協力体制を拡大する。
- (C)地域的共通性をさらに発展させる。政治的自律性を維持しながら、空間的
な隣接性を活かして結束し、分業体制による地域的連帯意識を高め、経済力
の向上をはかる。共通の方向性をまとめ、各分野の重点を選び、地域的行動
枠を推進する。

7) エクスポ・レギオン (EXPO-Region)

- (AB)州都ハノーファーの郊外地域には従来地域協力はみられなかった。世界
博が都市ネットワークの原動力となり、内容的にも時間的にも拍車をかけた
が、世界博の開催後も情報交換や協力を行う。
- (C)作業として実行可能な共同作業を目標とする。世界博の効果を利用した経
済・技術の地域的強化と個性的形成を進める。魅力ある観光地域とするため
観光・文化面における既存の協力体制の拡大をはかる。環境を考慮した都市
開発計画とエネルギー計画を実現するために、それに対応する技術立地とし
ての性格を強める。

8) 「アンケ」 (ANKE)

- (A)1980年代末までは秩序ある近隣関係があり、クレーヴェ・エメリッヒ両市
がオランダと架橋機能をもっていた。辺地にあり、構造的変化が著しく、失
業率も高かった。1980年代末以降オランダの空間整備によるアルンヘム・ナ
イメーヘンが結節点として計画された。

- (B) オランダの地域計画のドイツ境界地域への影響を考慮し、オランダ側の計画に対するドイツ側の関心が強まり、国境を越えた共同作業を計画した。
- (C) インフラ施設の重複を避け相互補完的に利用し、地域間の競争を回避する。既存のインフラのより効果的な投入によって費用の削減をはかり、ヨーロッパの国際競争のなかで地域的マーケティングを改善する。国境をはさむ両地域の州計画において対応を改善する。経済発展のための振興・支援施設についてより密接な共同作業を行う。

9) クヴァトリガ (Quadriga)

- (A) 重要なサービス部門の整備のためにトリアとルクセンブルクや中位中心地との協力が構想された。1994年にはその努力が一層強化され、トリア、ビットブルク、ヴィットリヒ、ヘルメスケルを「地域的サービス中心」と認定し、トリア地域の地域的空間整備計画を部分的に改正した。
- (B) 中心地として協力分野の充実をはかり、新たな協力関係を構築する。
- (C) ドイツ諸都市の域内ネットワークとルクセンブルク諸都市の参加による地域間ネットワークを構築するために、サービス部門やインフラ部門における市町村間の共同作業を改善する。必要な協力を行うことによって共同作業を国境を越えて強化する。戦略的姉妹都市の意味においていかなる分野で協力がえられるかを調査する。

10) 「ケルン」 (K.E.R.N.)

- (A) 1991年にはすでに地域的資源や地域的利害に関する結束と共通代表の必要性が認識されていた。ドイツ統合やEU拡大による経済政策の変化やバルト海諸国の政治的経済的变化による。共に成長するバルト海地域において新たな連携のチャンスや問題点が発生した。
- (B) ドイツやヨーロッパ地域における新たな役割の発生と自己責任の明確化、結束の強化を目的とする。競争力を長期的に維持し、地域計画の共同実施へ向けてネットワーク活動のチャンスが拡大した。計画に協力する組織を形成

しその内部効果をはかる。共同計画を実現するために、事務局や代表者に強く支えられた従来の組織を強化する。

- (C)市町村計画や広域計画における技術・経済分野での協力関係を促進し、経営組織や労働組合、シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州、市町村、研究・訓練機関、企業などの協力関係を活発化する。技術政策・経済政策論議への新たな発想を導入し、内外に向けて高度な技術地域であることを示す。

11) 「ゼーン」 (SEHN)

- (A)「地域間の地域である」。都市や地域の経済的転換による。
- (B)地域発展に関する行動計画をたて、地域的利害共同体をつくり、市町村間の調整がなされる。中位中心地ノルトハウゼンの完全な上位中心地への昇格や、ヴォルビス・ライネフェルデを「中位中心地の機能の一部をもつ中心地」への発展に努力する。既存の文化施設（劇場・オーケストラ）や経済的協力を強化する。行政処理を効果化をはかる。
- (C)市町村間競合に代わる地域間競争の激化の中で有利な出発点をうるために都市ネットワークを構築し、域内におけるインフラの基本供給を早期に行う。連邦や州によるインフラ整備を促進のために地域力の結束を強化する。サービス業管理を効果的に行い、新たな課題を克服するために情報交換や知識移転の積極的效果を期待する。地域を明確に認識する。

12) 「ホルム」 (HOLM)

- (A)1991年には、かつての東西ドイツ境界を超えた地域的協力はなかったが、大都市ハンブルクやベルリンの隣接地域としてチャンスが生じた。EUの拡大や東欧諸国の開放によるバルト海地域に発展の動きがみられる。
- (B)動機となったのは、都市や郡、商工会議所、労働組合総同盟によるメクレンブルク・フォアポメルンとシュレスヴィヒ・ホルシュタインの州境界を超えた共同作業、旧東西ドイツ境界北部地域における成長を目指した共同的取り組み、バルト海地域の市町村による具体的な発展モデルの必要であった。

(C)目標は、境界を超えた協力関係の形成と発展、地域間の処理能力差の均衡化、急速な発展のために地域内の新しい権限—東西ドイツ国境の崩壊とグローバルな政治的变化による—の共同利用、インフラの整備による地域ポテンシャルの可能な限りの開発である。

出典：BfBR, 1999, Übersicht 1,2,7から作成した。出発状況、動機、基本目標の説明には重複する場合が多く、またモデル計画によって記述には精粗の差異がある。

Das Modellvorhaben der Städtenetze in Deutschland

Hiroshi Morikawa

In Deutschland wurde im Jahr 1993 das Städtenetze-Konzept als ein ergänzendes Instrument des Zentralen-Orte-Konzepts eingeführt, das bis heute in der Raumordnungspolitik eine bedeutende Rolle gespielt hat, um die Wettbewerbsfähigkeit der Städte zu steigern und die Ressourcen zu sparen. Während der Jahren 1995 bis 1998 wurden dabei zunächst die Experimentellen Forschungen der 12 Modellvorhaben durchgeführt. Dazu wurden verschiedene Städtenetze ausgewählt; sie liegen nicht nur in der Umgebung der Verdichtungsräume sondern auch in ländlichen Gebieten mit kleineren Städten.

Ziel dieser Arbeit ist es, die Ergebnisse des im Juli 1999 veröffentlichten Endberichtes (BfBR, 1999) vorzustellen, weil es mir scheint, dass sie für die japanischen Regionalplanung erheblich aufschlussreich sind.

Diese Städtenetze sind durch die freiwillige Teilnahme und gleiche Kompetenz jeder Stadt charakterisiert. Obwohl darin ihre Organisation und andere eingehend erklärt werden, interessiere ich mich jedoch vor allem für ihre Kooperationsbereiche und Probleme. Die bedeutenden Kooperationsbereiche bestehen hauptsächlich aus Regionalmarketing und Wirtschaftsförderung, Flächenmanagement, Verkehr, Tourismus sowie Kultur. Bemerkenswert ist es, dass es fast keine Teilnahme der Industrieunternehmen gibt. Als gebliebene Probleme wurden auch die Finanzverteilung der Mitglieder, ihre unterschiedliche Tragfähigkeiten, Existenz der ländlichen Maschen, die Funktion zur Problemlösung zwischen Städten u.a. diskutiert.

Die 11 Modellvorhaben ausser HOLM sind heute lebendig und erweitern sich ihre Kooperationsbereiche. Schon bis heute (August 2000) treten 45 Städtenetze einschliesslich den neuen in Erscheinung. Da der Aufbau eines Städtenetzes wesentlich abhängig von Akteuren (hauptsächlich Bürgermeister oder Stadtdirektor) ist, kann man nicht vermuten, in welchen Gebieten und unter welchen Bedingungen die Städtenetze sich zukünftig weiterentwickeln können.

Wenn auch die Ergebnisse dieser Modellvorhaben nicht unbedingt unvermutet neu und so aufmerksam waren, ist zu beachten, dass man durch die Experimentellen Forschungen der Modellvorhaben die zukünftig benutzbaren Erkenntnisse über die Städtenetze gewonnen hat; sie sind ganz anders vom Fall des Modell-Besiedelten-Bereiches (*Moderu-tei juken*) in der 3. japanischen Regionalplanung (*San-zenso*).